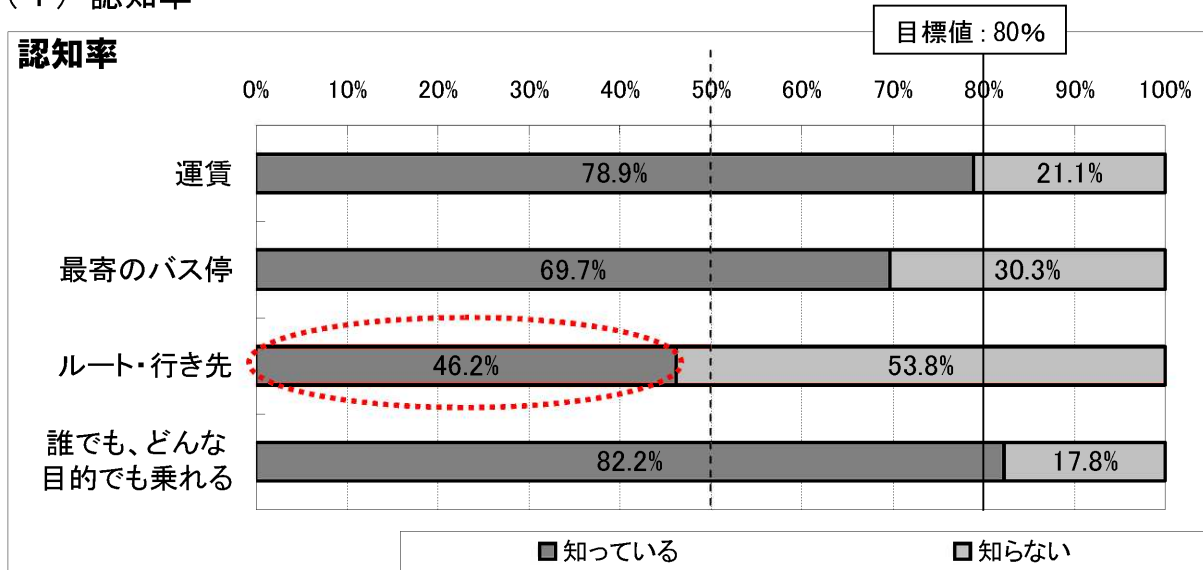


平成 2 3 年度の評価

1. 評価指標による評価

(1) 認知率



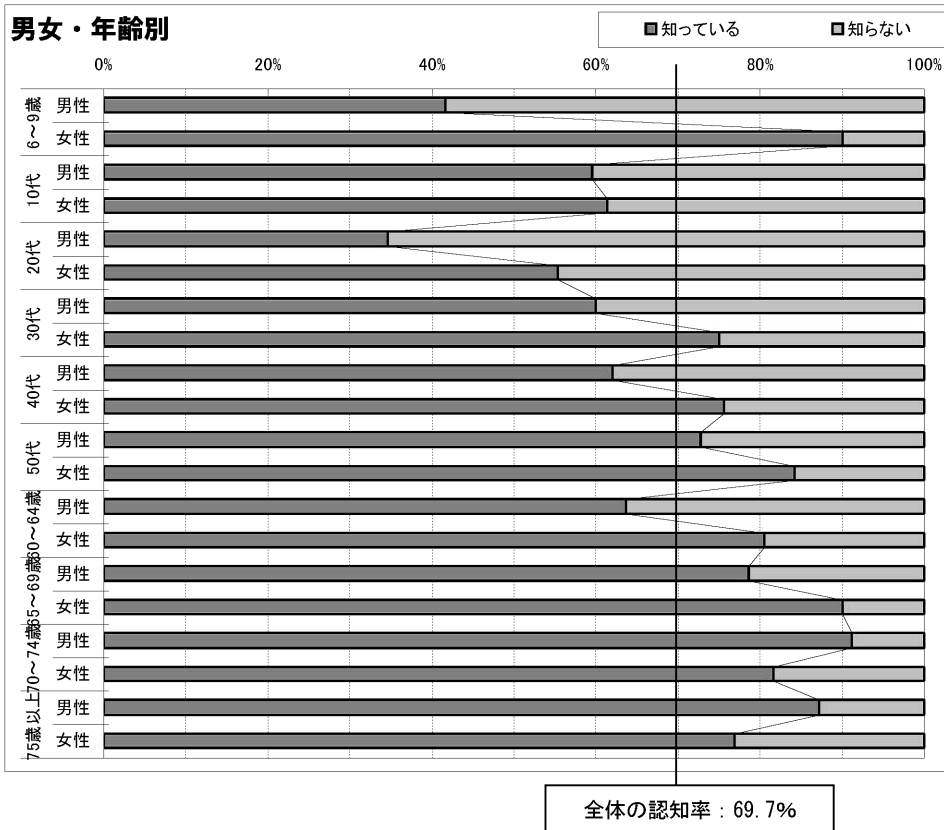
目標値	目標達成度			
	項目	H22 年度	H23 年度	差
1 年目 : 50% 以上	運賃	79.3%	78.9%	-0.4%
	最寄のバス停	68.8%	69.7%	+0.9%
3 年目以降 : 80% 以上	ルート・行き先	45.7%	46.2%	+0.5%
	誰でも、どんな目的でも乗れる	79.8%	82.2%	+2.4%

※市民アンケート結果より

評価
<ul style="list-style-type: none"> ◆昨年度より、横ばい、または微増となっている。 ◆ルート・行き先についての認知率は、1年目の目標値 50%にも達していない。 ◆その他の項目についての認知率は、3年目の目標値である 80%前後である。 ◆今後は、ルート・行き先を重点的に周知する必要がある。

●属性別認知率

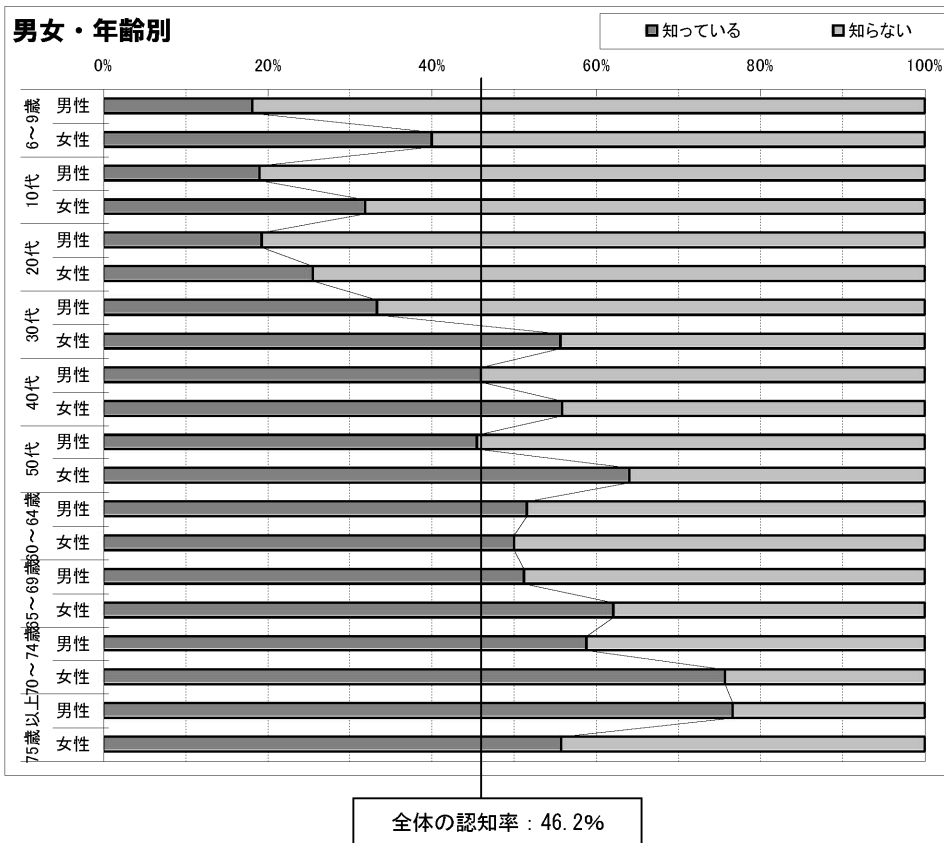
【最寄のバス停の認知率】



最寄のバス停について

- ・年代ごとで見ると、60代までは、男性の方が女性より認知率が低い。
- ・70歳以上になると、女性の方が認知率が低くなる。
- ・特に、20代男性の認知率が低い。

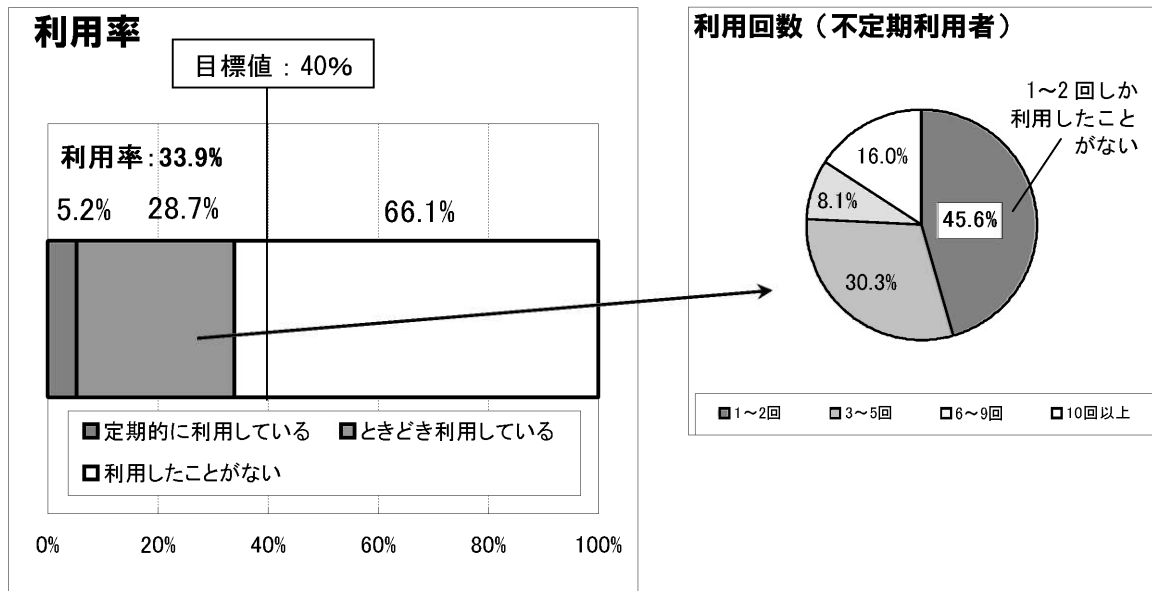
【ルート・行き先の認知率】



ルート・行き先について

- ・ほとんどの年代で、男性の方が女性より認知率が低い。
- ・60代前半は、男女ほとんど同じである。
- ・70代後半になると、女性の方が認知率が低くなる。
- ・若い世代（～20代男女、30代男性）で認知率が低い。

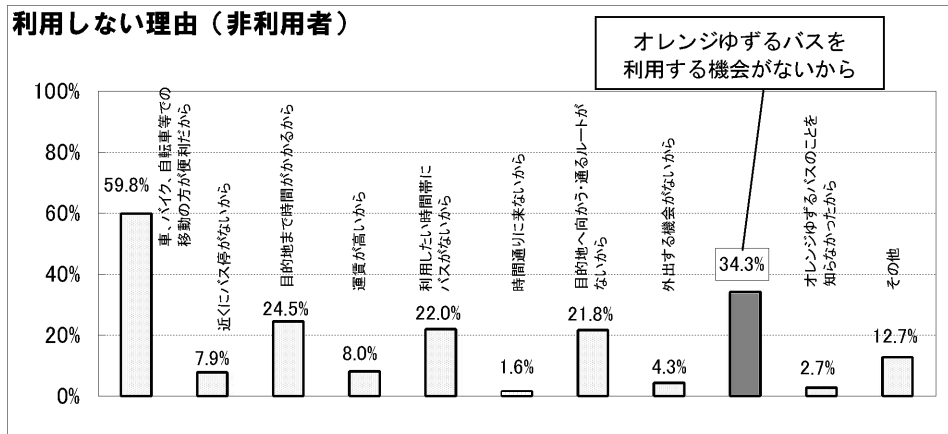
(2) 利用率



目標値	目標達成度				
	項目	H22年度	H23年度	差	
40%以上	利用率	20.9%	33.9%	+13.0%	
	内訳	定期利用者	3.1%	5.2%	+2.1%
		不定期利用者	17.8%	28.7%	+10.9%

※市民アンケート結果より

評価
<ul style="list-style-type: none"> ◆昨年度より、約1.6倍増加しており、目標値に近づいている。 ◆定期利用、不定期利用ともに増加している。 ◆今後は、不定期利用者の定期利用と非利用者の利用に向けた重点的な取り組みが必要である。

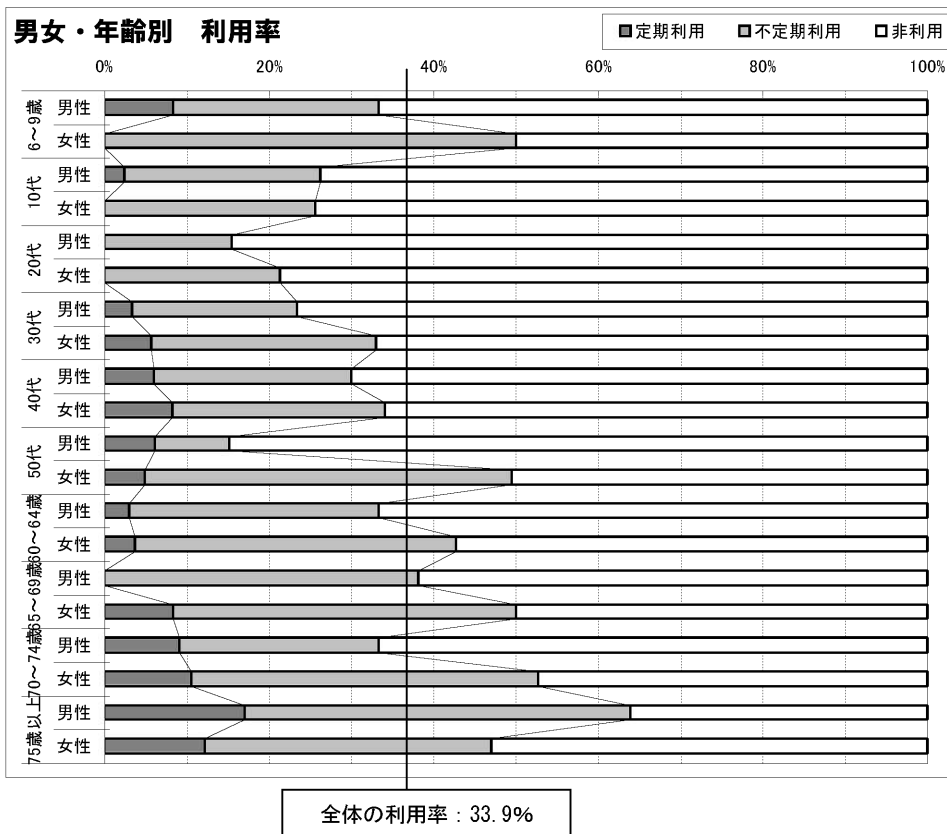


市民アンケート調査（H23）より

利用しない理由について

- ・「車、バイク、自転車などでの移動の方が便利だから」が最も多い。
- ・「オレンジゆずるバスを利用する機会がないから」が2番目に多い。
- ・よって、利用の機会をもたらすような具体的な活用方法の情報提供などを行う必要がある。

●属性別利用率

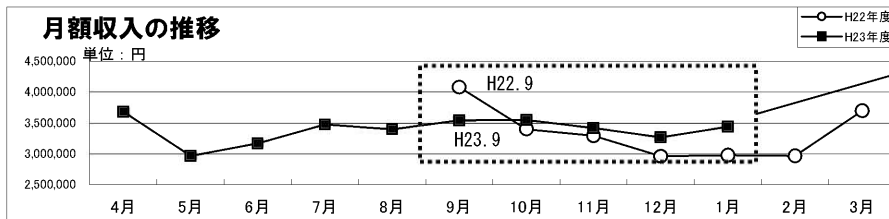
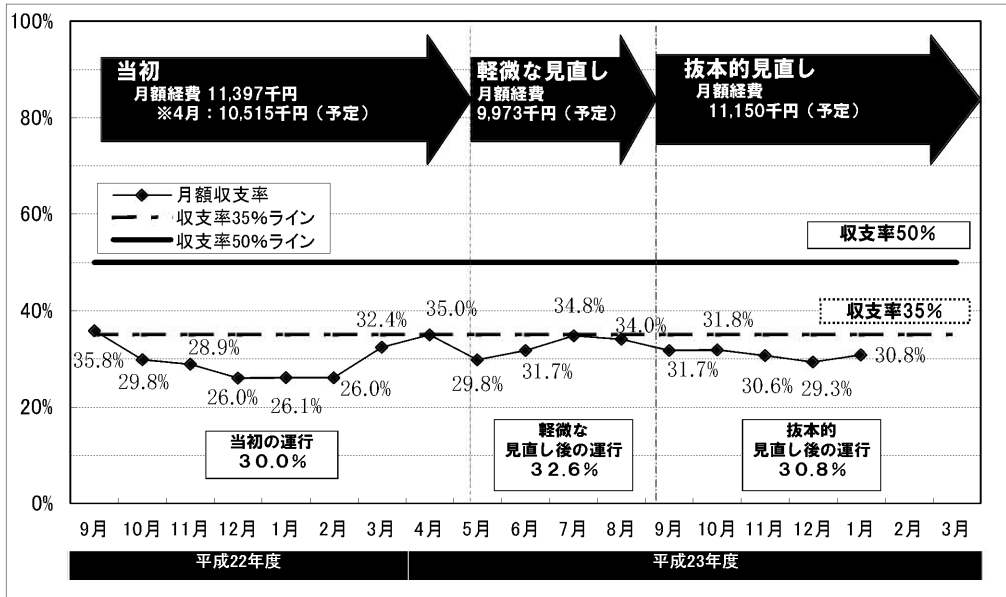


利用率について

- ・ほとんどの年代で、男性の方が女性より利用率が低い。
- ・70歳後半になると、女性の方が利用率が低くなる。
- ・若い世代（～20代男女、30代男性）で利用率が低く、特に20代は男女ともに定期利用者がいない。
- ・50代男性は、その他の属性と比べて、最も利用率が低いが、定期利用者の割合は高い。
- ・60代後半の男性は、利用率は高いが、定期利用者がいない。

(3) 収支率

●収支率の推移



収入が昨年度と同時期に比べて増加している。
 ※平成22年9月は、運行開始月であるため、定期券や回数券等が最初にまとめて売れており、収入が多い。

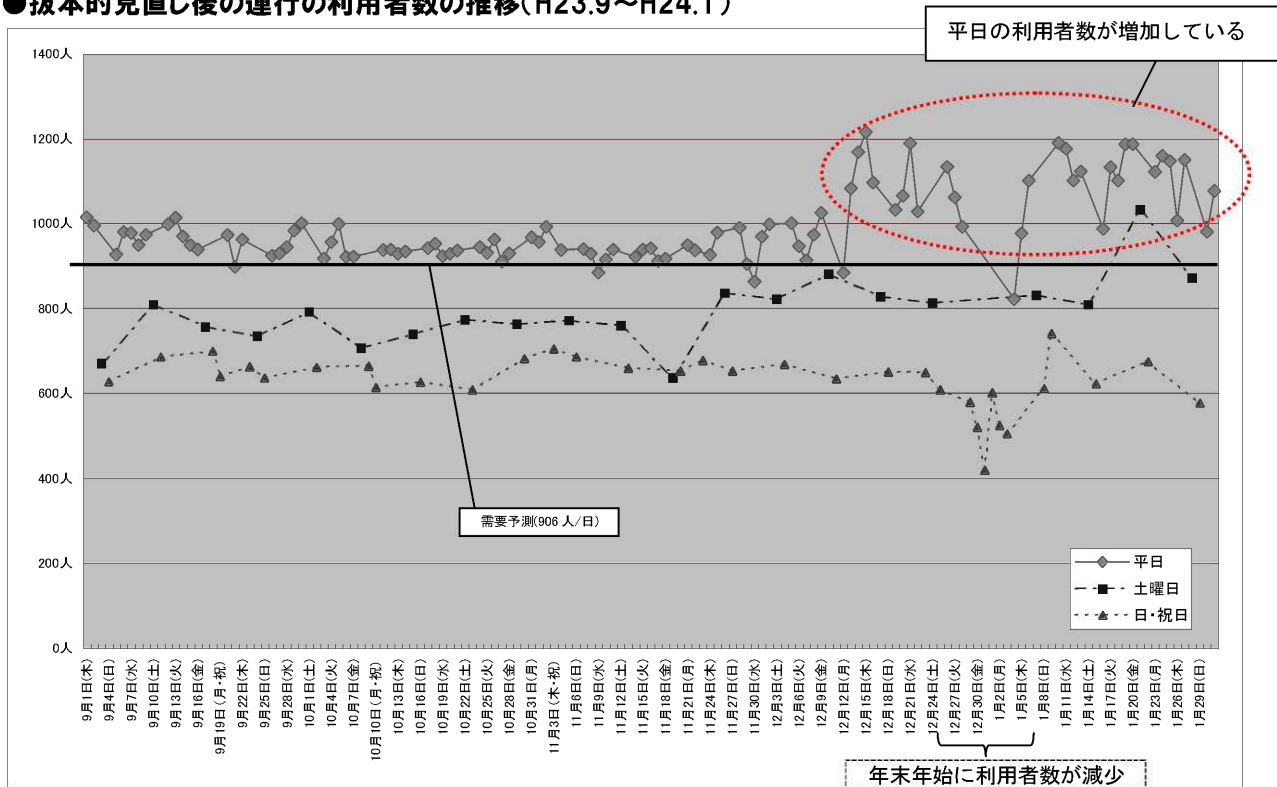
目標値	目標達成度		
50%以上	当初の運行 30.0%	軽微な見直し後の運行 32.6%	抜本の見直し後の運行 30.8%

評価
<ul style="list-style-type: none"> ◆当初の運行より増加し、昨年度と同時期の収支率と比較しても、増加傾向である。 ◆抜本の見直し後の運行により、運行経費が増加したが、運賃収入も増加している。 ◆今後は、さらなる利用促進に取り組む必要がある。

2. 運行状況

(1) 利用者数

●抜本的見直し後の運行の利用者数の推移(H23.9～H24.1)



結果

- ◆平日、土曜日が増加傾向にある。
- ◆特に12月中旬以降、平日の利用者が増加している。
- ◆1月における、1日に利用者数が1000人を超えた日数は16日である。

(2) 遅延状況

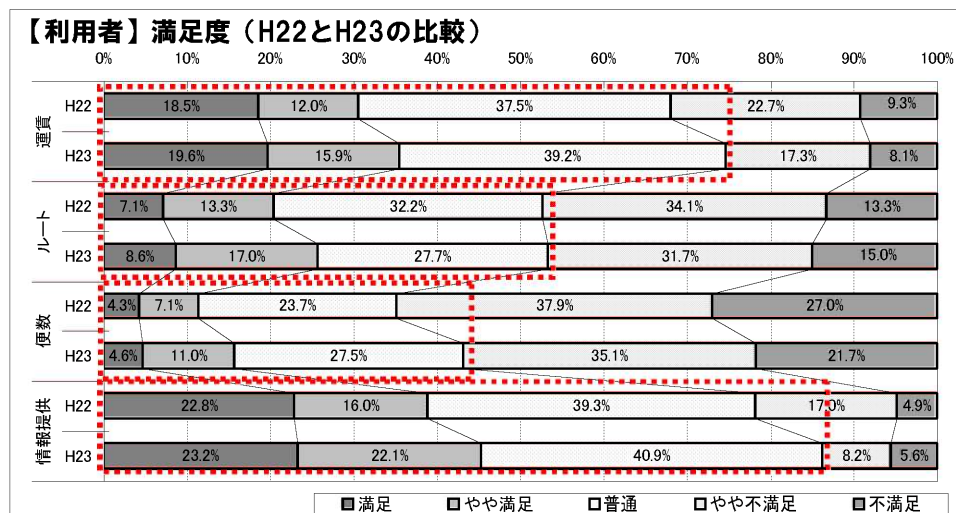
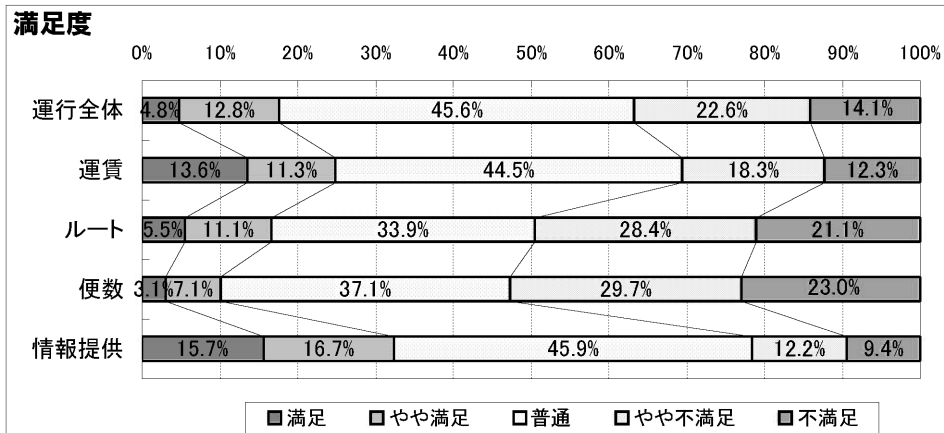
結果
<p>◆抜本的見直し後の運行において、恒常的な遅延は発生していない。</p> <p>◆11月中旬から12月上旬にかけての紅葉時期に、道路渋滞による大幅な遅延が発生し、予備車両を投入するなど、改善対策を講じたが、オレンジゆずるバス側のみの対応では根本的な解決は困難である。</p>

(3) 意見・要望

項目		H22年度 (9月～12月)	H23年度 (9月～12月)	差
意見・要望の件数		160件	23件	-137件
内訳	運行計画・運行内容に関するもの	102件	14件	-88件
	その他	58件	9件	-49件

結果
<p>◆事務局に寄せられる、抜本的見直し後の運行に対する意見・要望件数は、非常に少なくなっている。</p>

3. その他 (1) 満足度



市民アンケート調査 (H23) より

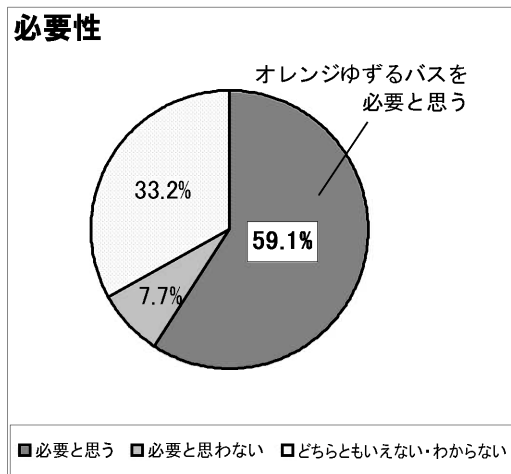
項目	満足度		
	H22 年度	H23 年度	差
運行全体	64.5%	63.2%	-1.2%
運賃	63.5%	69.4%	+5.9%
ルート	51.6%	50.5%	-1.1%
便数	48.4%	47.3%	-1.1%
情報提供	74.9%	78.3%	+3.4%

※市民アンケート結果より 満足・やや満足・普通の割合

結果

- ◆運行全体では、昨年度より若干減少しているが、**満足度は約2/3**となっている。
- ◆運賃・情報提供の満足度は70%前後と高いが、ルート・便数の満足度は、50%前後と低くなっている。
- ◆昨年度より減少している項目も、**利用者で集計すると、すべての項目で増加している。**

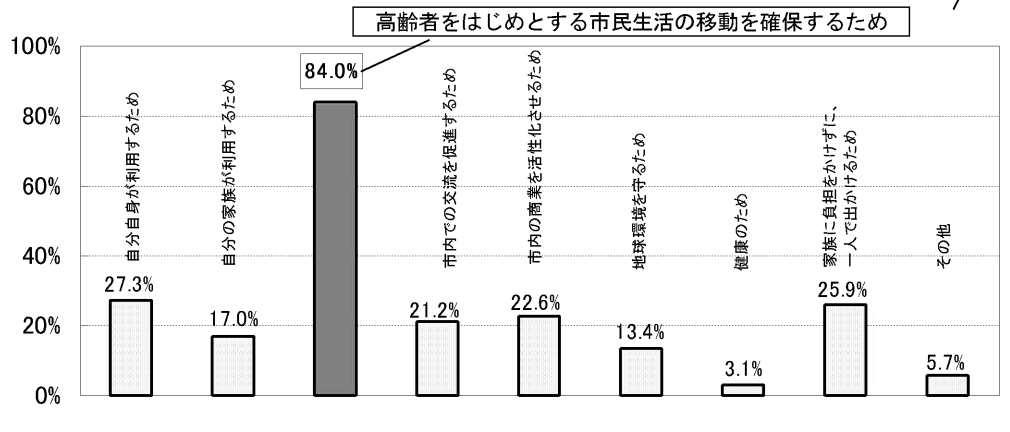
(2) 必要性について



必要な理由について

- ・必要と思っている回答者のうち、「高齢者をはじめとする市民生活の移動を確保するため」と回答した人は多い。
- ・自由意見においても、「今後高齢化した際には必ず必要となるため、長く運行を続けてほしい」という意見が寄せられている。
- ・ただし、現在は利用していないが、自分で車の運転が不可能となった際に利用しようと考えている高齢者が多い。

なぜ必要か（必要と思っている回答者）



市民アンケート調査（H23）より

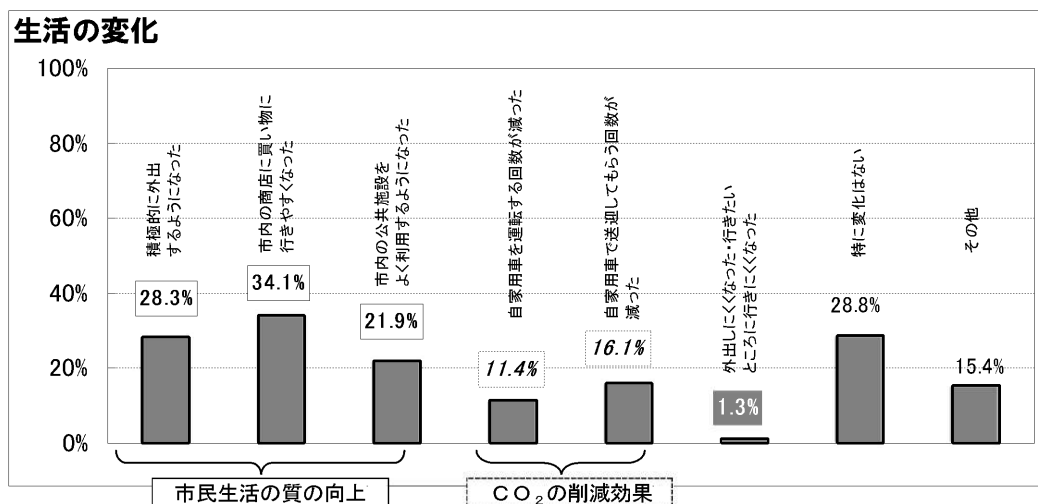
項目	割合		
	H22年度	H23年度	差
必要	57.6%	59.1%	+1.5%
必要ではない	8.0%	7.7%	-0.3%

※市民アンケート結果より

結果

- ◆「必要」が全体の6割をしめ、**昨年度より増加**した。
- ◆「必要ではない」は全体の7.7%であり、昨年度から減少している。

(3) 市民生活の変化



バス利用者アンケート調査（H23）より

項目		割合		
		H22年度	H23年度	差
市民生活の質	積極的に外出するようになった	21.9%	28.3%	+6.4%
	市内の商店に買い物に行きやすくなった	29.8%	34.1%	+4.3%
	市内の公共施設をよく利用するようになった	23.5%	21.9%	-1.6%
CO ₂ 削減効果	自家用車を運転する回数が減った	10.7%	11.4%	+0.7%
	自家用車で送迎してもら回数が減った	11.5%	16.1%	+4.6%

※バス利用者アンケート結果より

結果	
市民生活の質	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共施設をよく利用するようになったと回答した人が減少したが、外出や買い物に行きやすくなった人が昨年度より増加しており、さらに市民生活の質が向上している。 ◆外出しにくくなった、行きたいところに行きにくくなった人も非常に少ない。
CO ₂ 削減効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆昨年度より増加しており、さらにCO₂排出量の削減効果につながったといえる。